

15This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

S/N unknown

PATENT

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant: HOLZNER et al. Serial No.: unknown
Filed: concurrent herewith Docket No.: 13027.14US01
Title: A ROLLER DRIVE UNIT

1c903 U.S. PTO
09/832649
04/11/01

CERTIFICATE UNDER 37 CFR 1.10

'Express Mail' mailing label number: EL815538708US

Date of Deposit: 11 April 2001

I hereby certify that this correspondence is being deposited with the United States Postal Service 'Express Mail Post Office To Addressee' service under 37 CFR 1.10 on the date indicated above and is addressed to the Assistant Commissioner for Patents, Washington, D.C. 20231.

By:

Name: Yolanda Gray

SUBMISSION OF PRIORITY DOCUMENT(S)

Assistant Commissioner for Patents
Washington, D.C. 20231

Dear Sir:

Applicants enclose herewith one certified copy of a Germany application, Serial

No. 100 18 162.7, filed 12 April 2000, the right of priority of which is claimed under 35 U.S.C. §
119.

Respectfully submitted,

MERCHANT & GOULD P.C.
P.O. Box 2903
Minneapolis, Minnesota 55402-0903
(612) 332-5300

Dated: 11 April 2001

By

John J. Gresens

Reg. No. 33,112

JJG/hjh

#5
PRIORITY
PAPER
ASW
DEC. 19, 2001

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLANDJc903 U.S. PTO
09/832649
04/11/01**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen: 100 18 162.7
Anmeldetag: 12. April 2000
Anmelder/Inhaber: Telair International GmbH,
Hausham/DE
Bezeichnung: Rollenantriebseinheit
IPC: B 65 G 13/06

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 08. März 2001
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Sieck

MEISSNER, BOLTE & PARTNER

Anwaltssozietät GbR

Postfach 860624

81633 München

Telair International GmbH
Obere Tiefenbachstraße 8
83734 Hausham

11. April 2000
M/ELP-104-DE
MB/BO/ke

Rollenantriebseinheit

Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Rollenantriebseinheit zum Befördern von Gegenständen nach dem Oberbegriff des Patentanspruches 1.

5

Derartige Rollenantriebseinheiten werden insbesondere zum Transport von Frachtbehältern verwendet, die auf Rollenförderbahnen aufgesetzt sind. Solche Frachtbehälter können Frachtcontainer oder Frachtpaletten sein, wobei ein
10 bevorzugtes Anwendungsgebiet der hier gezeigten Rollenantriebseinheit Frachtladesysteme im Luftfrachtverkehr sind, bei denen die Container in den Laderaum eines Flugzeuges hineingefahren und dort verstaut werden. Die Rollenantriebseinheit ist demzufolge im Flugzeug selbst
15 installiert.

Beim Einschalten derartiger Rollenantriebseinheiten werden die dazugehörigen Rollen hochgeschwenkt und zwar derart, daß sie sich an dem Boden eines über ihnen befindlichen
20 Frachtcontainers pressen. Durch diesen Reibschluß kann das Drehmoment der Antriebsrollen auf den Boden der Frachtcontainer übertragen werden, so daß diese weiterbefördert werden.

25 Aufgrund des Einsatzgebietes tritt nun eine Vielzahl von Problemen bei der Konstruktion derartiger Rollenantriebseinheiten auf. Insbesondere muß nämlich die

Antriebsrolle mit einer Kraft gegen den Boden des Containers gepresst werden, welche einen Reibschluß zwischen der Antriebsrolle und dem Boden sicherstellt, der das zur Verfügung stehende Drehmoment der Antriebsrolle in eine
5 Vortriebskraft umwandelt.

Aus der DE 198 07 228 A1 ist eine Rollenantriebseinheit bekannt, bei welcher ein gesonderter Motor vorgesehen ist, um die Antriebsrolle von ihrer unteren Ruhestellung in ihre
10 obere Arbeitsstellung zu heben und einen Reibschluß zum Kontainer sicherzustellen. Diese Anordnung ist aufgrund des dafür zusätzlich benötigten Elektromotors relativ aufwendig.

Ein anderes, bei derartigen Rollenantriebseinheiten
15 gebräuchliches „Prinzip“ liegt darin, daß die Anpreßkraft vom Drehmoment des Motors „abgezweigt“ wird, so daß kein gesonderter Elektromotor zum Hochheben der Antriebsrolle notwendig ist. Eine derartige Rollenantriebseinheit ist beispielsweise aus der DE 41 02 424 A1 bekannt. Das Anheben
20 der Antriebsrolle erfolgt hierbei über eine Nocke, die mit einem Ausgang eines Planetengetriebes verbunden ist, dessen anderer Ausgang mit der Antriebsrolle in Verbindung steht. Die Antriebsrolle wird über eine ständig (leicht) mitlaufende Bremse abgebremst, so daß ein gewisses Drehmoment auf die
25 Nocke wirkt. Das zum Antrieb eines Gegenstandes auf der Rollenförderbahn zur Verfügung stehende Antriebsmoment wird damit durch die (leicht) mitlaufende Bremse verringert.

Aus der DE 197 19 161 A1 ist eine Rollenantriebseinheit nach
30 dem Oberbegriff des Patentanspruches 1 bekannt. Bei dieser Rollenantriebseinheit ist eine erste steuerbare Bremse zum Abbremsen der Hebenocke und eine zweite steuerbare Bremse zum Blockieren des Motors vorgesehen, so daß die Antriebsrolle insgesamt blockiert werden kann, um einen über ihr
35 befindlichen Kontainer abzubremsen. Auch bei dieser

Rollenantriebseinheit ist wieder eine (leicht) mitlaufende Bremse vorgesehen, welche die Antriebsrolle abbremst, um bei ihrem Anheben einen Teil des vom Elektromotor zur Verfügung gestellten Drehmoments der Hebenocke zuzuführen.

5

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine einfach ausgebildete Rollenantriebseinheit der eingangs genannten Art dahingehend weiterzubilden, daß die Anpreßkraft der Antriebsrolle den geforderten Traktionseigenschaften entsprechend verbessert in zuverlässiger Weise einstellbar ist.

Diese Aufgabe wird durch eine Rollenantriebseinheit zum Befördern von Gegenständen, insbesondere von Frachtcontainern auf einer Rollenförderbahn gelöst, welche auf einen Antriebsmotor, ein Planetengetriebe mit einem, mit dem Antriebsmotor verbundenen Getriebeeingang und mit einem ersten und einem zweiten Getriebeausgang, eine Antriebsrolle zum Antreiben des Gegenstandes, die mit dem ersten Getriebeausgang verbunden ist, eine Hebeeinrichtung, die mit dem zweiten Getriebeausgang verbunden ist, zum Anheben der Antriebsrolle aus einer abgesenkten Ruhestellung, in der die Antriebsrolle außer Eingriff mit dem Gegenstand in eine angehobene Arbeitsstellung, in der die Antriebsrolle in Eingriff mit dem Gegenstand ist, eine erste Bremseinrichtung zum Abbremsen der Antriebsrolle und eine zweite Bremseinrichtung zum Festhalten der Hebeeinrichtung umfaßt, wobei die erste und die zweite Bremseinrichtung als steuerbare Bremsen ausgebildet sind.

30

Durch diese Ausbildung der Rollenantriebseinheit wird es nun möglich, einerseits die gesamte Antriebskraft zum Hochheben der Rollenantriebseinheit zur Verfügung zu stellen, zum anderen die gesamte Antriebskraft beim angehobenen Zustand der Rollenantriebseinheit zum Vortrieb zu nutzen. Dies ist

35

gerade in Anbetracht der Tatsache besonders wichtig, daß die hier gegenständlichen Rollenantriebseinheiten in einer sehr beengten Umgebung einzubauen sind, in der gleichzeitig eine hohe Zuverlässigkeit gefordert wird.

5

Vorzugsweise sind die erste und die zweite Bremseinrichtung elektrisch steuerbar, wobei vorzugsweise ein üblicherweise vorhandener Bus hierfür verwendet wird.

10

Vorzugsweise ist die erste Bremseinrichtung über ein erstes Bremsgetriebe mit der Antriebsrolle verbunden, wodurch das auf die Bremse wirkende Drehmoment entsprechend vermindert werden kann. Dies ermöglicht es, mit einer relativ schwachen Bremse ein hohes Drehmoment exakt gesteuert abzubremesen.

15

Die erste Bremseinrichtung wirkt auf den Antriebsstrang zwischen dem einen Ausgang des Planetengetriebes und der Antriebsrolle. Sie kann damit an beliebiger Stelle in den Antriebsstrang eingreifen. Bei einer ersten bevorzugten

20

Ausführungsform der Erfindung ist die Bremseinrichtung in der Antriebsrolle eingebaut, was erheblichen Platz spart. Das Bremsgetriebe findet ebenso in der Antriebsrolle Platz und wird vorzugsweise als Planetengetriebe ausgeführt, was der rotationssymmetrischen Ausbildung der Antriebsrolle

25

entspricht.

Die zweite Bremseinrichtung ist vorzugsweise über ein zweites Bremsgetriebe mit der Hebeeinrichtung verbunden. Dadurch können gerade auch an dieser Stelle auftretende relativ hohe Drehmomente mit einer einfachen und leicht gebauten Bremse

30

Die Hebeeinrichtung kann in Form einer Kulisse, einer Spindel oder dergleichen ausgebildet sein. Vorzugsweise umfaßt sie jedoch mindestens eine drehbare Nocke, welche die

35

Antriebsrolle direkt oder über einen Schwenkrahmen, in welchem die Antriebsrolle drehbar befestigt ist, anhebt. Eine derartige Konstruktion ist einfach und kleinbauend.

- 5 Die Hebeeinrichtung weist vorzugsweise eine Beaufschlagungseinrichtung zum Zurückholen der Antriebsrolle aus ihrer Arbeitsstellung in ihre Ruhestellung auf, so daß nicht nur die Schwerkraft die Antriebsrolle bei abgeschaltetem Motor nach unten drückt.

10

Bei einer weiteren Ausführungsform der Erfindung ist eine Federeinrichtung mit Dämpfung an der Hebeeinrichtung vorgesehen, die dazu dient, auch bei blockierter Bremseinrichtung eine gewisse Bewegung der Antriebsrolle zuzulassen, so daß Unebenheiten am Boden des zu befördernden Gegenstandes ausgeglichen werden können.

15

Die Bremseinrichtungen sind vorzugsweise als schaltbare Bremsen mit einer Blockierstellung und einer Freigabestellung ausgebildet, was zum einen den Aufbau der Bremsen vereinfacht, zum anderen ihren Verschleiß verringert, wobei gleichzeitig das aufnehmbare Drehmoment höher ist als bei Reibungsbremsen.

20

25 Nachfolgend wird eine beforzugte Ausführungsform der Erfindung anhand von Abbildungen näher erläutert. Hierbei zeigen

30

Fig. 1 eine schematisierte Darstellung einer Ausführungsform der erfindungsgemäßen Rollenantriebseinheit und

Fig. 2 einen Teil-Horizontalschnitt durch eine Ausführungsform der Rollenantriebseinheit gemäß Fig. 1.

35

In der nachfolgenden Beschreibung werden für gleiche und gleich wirkende Teile diesselben Bezugsziffern verwendet.

Aus der schematischen Darstellung nach Fig. 1 geht hervor,
5 daß ein Elektromotor 10 über ein Getriebe 21/22 mit einem Sonnenrad 24 verbunden ist, das einen Getriebeeingang eines Planetengetriebes 20 bildet. Mit dem Sonnenrad 24 kämmen Planetenräder 27, die auf einem Planetenträger 25 drehbar sitzen, der einen ersten Getriebeausgang des
10 Planetengetriebes 20 bildet. Die Planetenräder 27 kämmen weiterhin mit einem Hohlrad 26 das einen zweiten Getriebeausgang des Planetengetriebes 20 bildet.

Der Planetenträger 25 steht über Transmissionsräder 28, 28',
15 28'' mit einem Antriebsritzel 31 einer Antriebsrolle 30 in Verbindung. In einem Mantel 35, der einen rutschfesten Außenbelag aufweist, ist ein Sonnenrad 32 eines Untersetzungsgetriebes vorgesehen, daß mit dem Antriebsritzel 31 drehfest verbunden ist. Auf dem Sonnenrad 32 laufen
20 Planetenräder 33, welche auf einem Planetenträger 36 sitzen, der mit einem Schwenkrahmen 41 verbunden ist, welcher hier nur als „ortsfeste Verbindung“ schematisiert dargestellt ist. Die Planetenräder 33 kämmen weiterhin mit einem Hohlrad 34, welches mit dem Mantel 35 drehfest verbunden ist, so daß eine
25 Drehung des Antriebsritzels 31 über das Sonnenrad 32, die Planetenräder 33 und das Hohlrad 34 auf den Mantel 35 übertragen wird.

Das Sonnenrad 32 steht weiterhin über ein erstes
30 Bremsgetriebe 51 mit einer elektrisch steuerbaren Bremseinrichtung 50 in Verbindung, so daß bei Einrücken der Bremse 51 das Sonnenrad 32 mit dem Schwenkrahmen 41 drehfest verbunden ist, so daß die Antriebsrolle 30 insgesamt blockiert wird.

Auf der Außenseite des Hohlrades 26 des Planetengetriebes 20 ist eine Verzahnung angebracht, welche mit einem Antriebsritzel 42 einer Hebeeinrichtung 40 kämmt. Die Hebeeinrichtung 40 weist eine in dem Schwenkrahmen 41 drehbar gelagerte Hebenocke 45 auf, welche weiterhin über ein zweites Bremsgetriebe 61 mit einer Bremseinrichtung 60 verbunden ist, über welche die Hebenocke 45 mit dem Schwenkrahmen 41 drehfest verbunden werden kann, wenn die Bremse 61 eingerückt wird.

10

Zum Start der Rollenantriebseinheit, wenn sich also die Antriebsrolle 30 in ihrer unteren Ruhestellung befindet, wird die erste Bremseinrichtung 50 eingerückt während die zweite Bremseinrichtung 60 ausgerückt ist. Nachdem die Antriebsrolle 30 und damit der erste Getriebeausgang nämlich der Planetenträger 25 auf diese Weise blockiert sind, wirkt das gesamte, vom Elektromotor 10 aufgebrachte Drehmoment auf die Hebenocke 45, so daß der (an sich bekannte und darum hier nicht gezeigte) Schwenkrahmen 41 mit samt der Antriebsrolle 30 in die Arbeitsstellung hochgeschwenkt wird. Hierbei wird eine Rückholfeder 44 gespannt, die zwischen dem Schwenkrahmen 41 und der Hebenocke 45 sitzt.

15

Sobald eine gewünschte Betriebsstellung erreicht ist, wird die zweite Bremseinrichtung 60 eingerückt, so daß die Hebenocke 45 nunmehr blockiert ist und die Antriebsrolle 30 in ihrer Position hält. Gleichzeitig (gegebenenfalls etwas vorher) wird die erste Bremseinrichtung 50 ausgerückt, so daß nunmehr das volle Antriebsmoment des Elektromotors 10 über die zwischengeschalteten Getriebeeinheiten auf die Antriebsrolle 30 wirkt und deren Mantel 35 in Drehung versetzt, um einen Kontainer anzutreiben. Wird der Elektromotor 10 abgeschaltet, so bleibt zunächst die Antriebsrolle 30 noch in ihrer hochgehobenen Position und zwar so lange, bis die zweite Bremseinrichtung 60 ausgerückt

25

30

35

wird. Dann bewegt die Rückholfeder 44 die Hebenocke 45 wieder in die Position zurück, in welcher die Antriebsrolle 30 in ihrer Ruhestellung liegt.

- 5 Eine tatsächliche Konstruktion, wie sie in Fig. 2 gezeigt ist, umfaßt einen Montagerahmen 11, in welchem der Schwenkrahmen 41 hochschwenkbar angeordnet ist.

Der Elektromotor 10 ist über eine erste Getriebestufe 21 und
10 eine zweite Getriebestufe 22 (jeweils Planetengetriebe) mit dem Sonnenrad 24 einer dritten Getriebestufe 23 drehfest verbunden. Auf dem Sonnenrad 24 laufen Planetenräder 27, die auf einem Planetenträger 25 drehbar sitzen und gleichzeitig mit einem Hohlrad 26 kämmen, wobei der Planetenträger 25 den
15 ersten Getriebeausgang und das Hohlrad 26 den zweiten Getriebeausgang des Planetengetriebes 20 bilden.

Der Planetenträger 25 ist über Transmissionsräder 28, 28',
28'' mit einem Antriebsritzel 31 einer Antriebsrolle 30
20 verbunden, die über Lager drehbar im Schwenkrahmen 41 angeordnet ist. Das Antriebsritzel 31 sitzt auf einer Welle mit einem Sonnenrad 32, das mit Planetenrädern 33 kämmt, die wiederum mit einem Hohlrad 34 kämmen, welches in einem Mantel
35 der Antriebsrolle 30 sitzt. Die Planetenräder 33 sitzen
25 auf einem Planetenträger 36, der mit dem Schwenkrahmen 41 drehfest verbunden ist.

Auf der selben Welle wie das Sonnenrad 32 sitzt ein Eingang eines ersten Bremsgetriebes 51, dessen Ausgang am Eingang
30 einer elektromagnetischen Bremse befestigt ist. Beim Einrücken der Bremse 50 wird damit das Sonnenrad 33, die Antriebsrolle 30 also insgesamt gegenüber dem Schwenkrahmen 41 gesperrt.

Das Hohlrad 26, welches den zweiten Getriebeausgang des Planetengetriebes 20 bildet, weist an seiner Außenfläche eine Verzahnung auf, mit welcher ein Antriebsritzel 42 eine Hebeeinrichtung 40 kämmt. Dieses Antriebsritzel 42 sitzt auf einer Welle 43, auf welcher eine Hebenocke 45 drehfest sitzt und die sich weiter in ein zweites Bremsgetriebe 61 erstreckt, dessen Ausgang mit einer zweiten Bremseinrichtung 60 verbunden ist. Dann, wenn die zweite Bremseinrichtung 60 eingerückt ist, wird die Hebenocke 45 gegenüber dem Schwenkrahmen 41 gesperrt.

Weiterhin ist zwischen der Welle 43 und dem Schwenkrahmen 41 eine Rückholfeder 44 vorgesehen, welche die Hebenocke 45 in ihre Ruhestellung derart vorspannt, daß die Hebenocke 45 bei angehobener Antriebsrolle 30 und Abschalten des Motors 10 so verdreht wird, daß die Antriebsrolle 30 in ihre Ruhestellung zurück sinkt. Das Nocken-Hebe Prinzip ist an sich aus dem Eingangs genannten Stand der Technik hinreichend bekannt, so daß keine weiteren Erläuterungen gegeben werden müssen.

20

An dieser Stelle sei noch ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die Anordnung der Bremseinrichtungen 50 und 60 innerhalb der Antriebsrolle 30 bzw. koachsial zur Hebenocke 45 lediglich bevorzugte Ausführungsformen der Erfindung darstellen. Es ist auch möglich, an anderen Stellen der beiden Getriebezüge zwischen dem ersten und dem zweiten Getriebeausgang und der Antriebsrolle bzw. der Hebenocke entsprechende Bremsen vorzusehen.

30

Bezugszeichenliste

10	Antriebsmotor
11	Montagerahmen
35 20	Planetengetriebe

	21	Erste Getriebestufe
	22	Zweite Getriebestufe
	23	Dritte Getriebestufe
	24	Getriebeeingang (Sonnenrad)
5	25	Planetenträger (erster Getriebeausgang)
	26	Hohlrad (zweiter Getriebeausgang)
	27	Planetenrad
	28, 28', 28''	Transmissionsrad
	30	Antriebsrolle
10	31	Antriebsritzel
	32	Sonnenrad
	33	Planetenrad
	34	Hohlrad
	35	Mantel
15	36	Planetenträger
	40	Hebeeinrichtung
	41	Schwenkrahmen
	42	Antriebsritzel
	43	Welle
20	44	Rückholfeder
	45	Hebenocke
	50	erste Bremseinrichtung
	51	erstes Bremsgetriebe
	60	zweite Bremseinrichtung
25	61	zweites Bremsgetriebe

MEISSNER, BOLTE & PARTNER

Anwaltssozietät GbR
Postfach 860624
81633 München

Telair International GmbH
Obere Tiefenbachstraße 8
83734 Hausham

11. April 2000
M/ELP-104-DE
MB/BO/ke

Rollenantriebseinheit

Patentansprüche

1. Rollenantriebseinheit zum Befördern von Gegenständen, insbesondere von Frachtcontainern auf einer Rollenförderbahn eines Flugzeuges, umfassend

- 5 - einen Antriebsmotor (10),
- ein Planetengetriebe (20) mit einem mit dem Antriebsmotor (10) verbundenen Getriebeeingang (24) und mit einem ersten Getriebeausgang (25) und einem zweiten Getriebeausgang (26),
- 10 - eine Antriebsrolle (30) zum Antreiben des Gegenstandes, die mit dem ersten Getriebeausgang (25) verbunden ist,
- eine Hebeeinrichtung (40) die mit dem zweiten Getriebeausgang (26) verbunden ist, zum Anheben der
- 15 Antriebsrolle (30) aus einer abgesenkten Ruhestellung, in der die Antriebsrolle außer Eingriff mit dem Gegenstand ist, in eine angehobene Arbeitsstellung, in der die Antriebsrolle (30) in Eingriff mit dem Gegenstand ist,
- 20 - eine erste Bremseinrichtung (50) zum Abbremsen der Antriebsrolle (30) und
- eine zweite Bremseinrichtung (60) zum Festhalten der Hebeeinrichtung (40)

25 d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , daß die

erste und die zweite Bremseinrichtung (50, 60) als steuerbare Bremsen ausgebildet sind.

2. Rollenantriebseinheit nach Anspruch 1,
5 d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , daß die erste und die zweite Bremseinrichtung (50, 60) elektrisch steuerbar sind.
3. Rollenantriebseinheit nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
10 d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , daß die erste Bremseinrichtung (50) über ein erstes Bremsgetriebe (51) mit der Antriebsrolle (30) zur Verringerung des auf die Bremseinrichtung (50) wirkenden
15 Drehmomentes verbunden ist.
4. Rollenantriebseinheit nach Anspruch 3,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , daß die erste Bremseinrichtung (50) und/oder das erste
20 Bremsgetriebe (51) in der Antriebsrolle (30) eingebaut sind.
5. Rollenantriebseinheit nach einem der vorherigen Ansprüche,
25 d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , daß die zweite Bremseinrichtung (60) über ein zweites Bremsgetriebe (61) mit der Hebeeinrichtung (40) verbunden ist.
- 30 6. Rollenantriebseinheit nach einem der vorherigen Ansprüche,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , daß die Hebeeinrichtung (40) mindestens eine drehbare Hebenocke

(45) umfaßt, welche die Antriebsrolle (30) direkt oder über einen Schwenkrahmen (41), in welchem die Antriebsrolle (30) drehbar befestigt ist, anhebt.

5 7. Rollenantriebseinheit nach einem der vorherigen Ansprüche,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , daß die Hebeeinrichtung (40) eine Rückholbeaufschlagungseinrichtung (44) zum Absenken der
10 Antriebsrolle (30) aus der Arbeits- in die Ruhestellung umfaßt.

8. Rollenantriebseinheit nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
15 d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , daß die erste und/oder die zweite Bremseinrichtung (50, 60) als schaltbare Bremsen mit einer Blockierstellung und einer Freigabestellung ausgebildet sind.

MEISSNER, BOLTE & PARTNER

Anwaltssozietät GbR

Postfach 860624

81633 München

Telair International GmbH
Obere Tiefenbachstraße 8
83734 Hausham

11. April 2000
M/ELP-104-DE
MB/BO/ke

Rollenantriebseinheit

Zusammenfassung

Es sind Rollenantriebseinheiten zum Befördern von Gegenständen, insbesondere von Frachtcontainern auf einer Rollenförderbahn eines Flugzeuges bekannt. Sie umfassen einen Antriebsmotor (10), ein Planetengetriebe (20) mit einem mit dem Antriebsmotor (10) verbundenen Getriebeeingang (24) und mit einem ersten sowie mit einem zweiten Getriebeausgang (26), eine Antriebsrolle (30) zum Antreiben des Gegenstandes die mit dem ersten Getriebeausgang (25) verbunden ist, eine Hebeeinrichtung (40) die mit dem zweiten Getriebeausgang (26) verbunden ist, zum Anheben der Antriebsrolle (30) aus einer abgesenkten Ruhestellung, in der die Antriebsrolle außer Eingriff mit dem Gegenstand ist in eine angehobene Arbeitsstellung, in der die Antriebsrolle in Eingriff mit dem Gegenstand ist, eine erste Bremseinrichtung (50) zum Abbremsen der Antriebsrolle (30) und eine zweite Bremseinrichtung (60) zum Festhalten der Hebeeinrichtung (40). Zum Verbessern der Traktionseigenschaften, insbesondere zur Verbesserung der Anpreßkraft der Antriebsrolle an den zu befördernden Gegenstand wird vorgeschlagen, die erste und die zweite Bremseinrichtung (50, 60) als steuerbare Bremsen auszubilden.

(Fig. 1.)

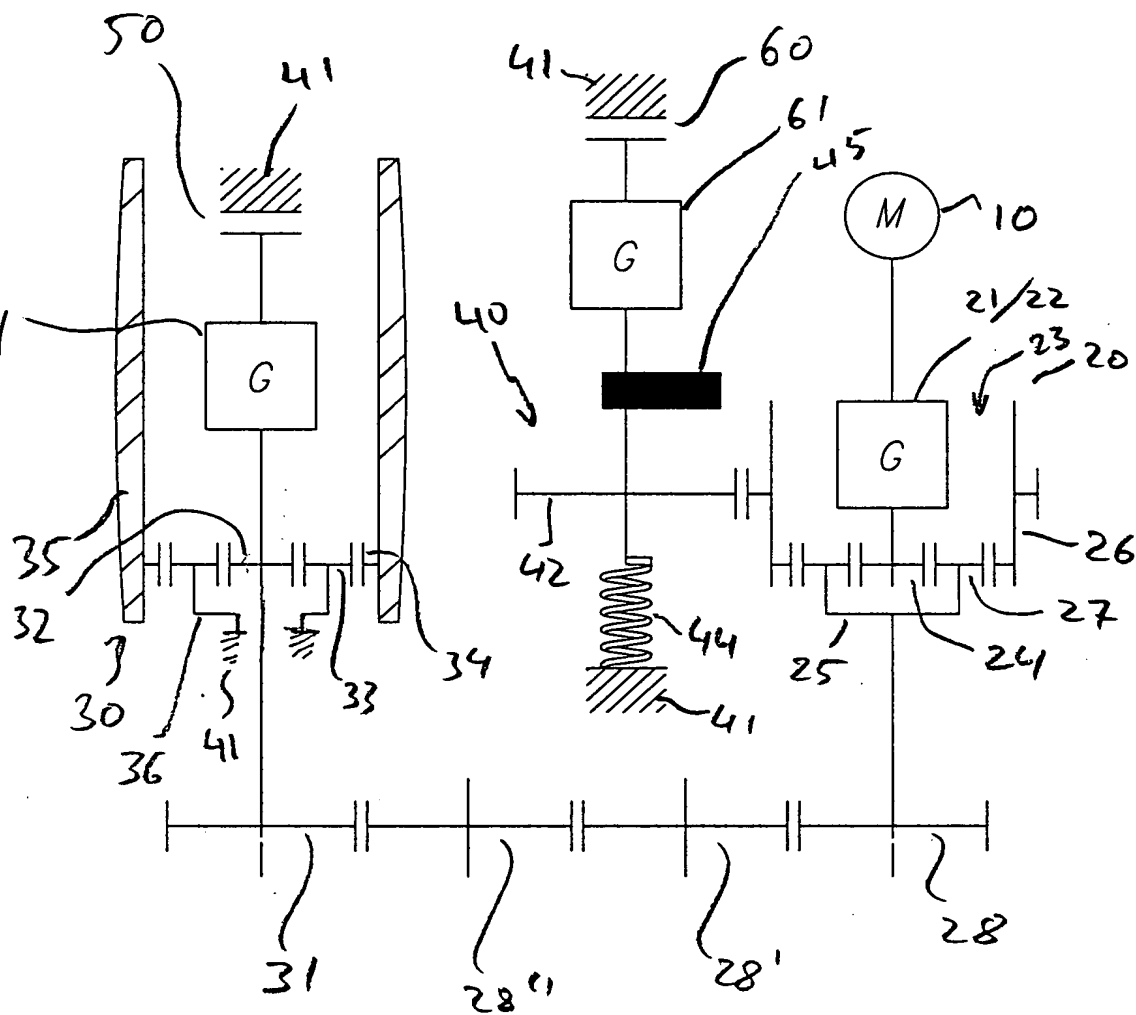


Fig. 1

